Q 1 航空機の種類にはどんなものがありますか？

□□□

A 1 滑空機、飛行機、回転翼航空機、飛行船、その他政令で定めるもの

info ULTRA LIGHT PLANE等は、その他政令で定めるものに適合する。

Q 2 滑空機の等級はどのようになっていますか？

□□□

A 2 初級滑空機、中級滑空機、上級滑空機、動力滑空機

Info

Q 3 グライダーの分類で航空法上使用しないものは？

□□□

A 3 特殊滑空機

info 中級滑空機・上級滑空機・曳航装置なし動力滑空機・曳航装置あり動力滑空機は使用されている。

Q 4 あなたが受験する資格、航空機の等級は何ですか？

□□□

A 4 資格は自家用操縦士、航空機の種類は滑空機、等級は上級です。

info

Q 5 自家用操縦士になるまでの順序を説明してください。

□□□

A 5 学科試験で航空工学、滑空飛行に関する気象、空中航法、航空通信、航空法規をパスし、実地試験で運航に必要な知識、各種離陸と着陸、異常時と緊急時の操作等をパスすることです。

info

METAR RJTT 060730Z 01014KT 3000 R34L/P1800N R22/1100V1600D R34R/1800U SHRA BR FEW004 SCT010 BKN015 16/15 Q1011 RMK 1ST 004 3ST010 5CU015 A2987=

Q 6 自家用操縦士（滑空機上級）の実地試験受験資格を説明してください。

□□□

A 6 16歳以上で、曳航による30回以上などの滑空を含む、単独操縦による3時間以上の滑空経験を有する者

info 航空機練習許可書は14歳から

Q 7 操縦練習許可証を所持して操縦練習を行っている人は航空従事者ですか？

□□□

A 7 操縦練習許可書の所持者は航空従事者にはなりません。航空従事者とは、航空従事者技能証明を受けたものをいいます。

info

Q 8 技能証明はどのように行いますか？

□□□

A 8 申請者に航空従事者技能証明書を交付することによって行います。

info

Q 9 航空従事者の携帯する書類には何がありますか？

□□□

A 9 技能証明。航空機に乗り込んで航空業務を行う場合は航空身体検査書が必要です。

info 携帯義務を怠った時には罰則が適用され、50万円以下の罰金。

Q 10 第二種航空身体検査証明書の有効期間は？

□□□

A 10 一年間

info 定期運送操縦士は半年

METAR RJTT 052100Z 30006KT CAVOK 10/00 Q1012=

Q 11 物件の曳航には特別な許可は必要ですか？

□□□

A 11 国土交通省令で定める安全上の基準に従って行わなければいけませんが、許認可や届出は必要ありません。

info 法第88条

Q 12 飛行機曳航を行うときの安全上の基準について説明してください。

□□□ ●

A 12 ・2人以上の者が乗ることのできる航空機には、連絡員を乗り込ませること。・曳航を行う前に、⑴合図およびその意味 ⑵出発および曳航の方法 ⑶曳航索の離脱の時期、場所および方法 ⑷その他必要な事項 ・曳航索の長さは、40m以上80m以下を基準とすること について打ち合わせをすること。・離陸を行う場合は、航空機と滑空機が十分な連絡を行うことを援助するため地上 連絡員を配置すること ・航空機が曳航索を離脱する場合は、地上連絡員は離脱したかどうかを航空機に連絡すること・曳航索は通常当該曳航索の長さの80%以上に相当する高度以上で離脱すること ・雲中および夜間の曳航は行わないこと（国土交通大臣大臣の許可を受けた場合を除く）

info (規則第195条)

Q 13 飛行中のグライダーから不要となった水バラストを投下してもいいのですか？

□□□

A 13 何人も航空機から物件を投下してはなりません。しかし、地上または水上の物件に危害を与え、または損傷を及ぼす恐れがない場合で、国土交通大臣に届け出た場合は認められる場合があります。

info 届け出は一方的行為であるが、適法なものと受理されたときに届け出の効果が発生するものである。危険な内容の場合は不適当として受理されず、投下の中止または投下方法の改善等が勧告される場合もある。

Q 14 粗暴な操縦とは何ですか？

□□□

A 14 運航上必要のない低空飛行、高調音を発する、急降下し、その他他人に迷惑を及ぼすような方法の操縦

info 航空法85条

Q 15 大きなラジコン飛行機(スパン10m)を作りました。飛行に当たって航空法が適用されますか？

□□□

A 15 されません。

info 「航空機」とは、人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機及び飛行船その他法令で定める航空の用に供することのできる機器をいう。

Q 16 航空路とは何ですか？

□□□

A 16 航空機が飛行していく方向や飛行する高度を決めて、安全に航行できるようにした空の道のことです。

info

Q 17 離着陸はどこで行ってもいいのですか？

□□□

A 17 航空機(国土交通省令で定める航空機を除く)は、陸上にあって飛行場以外の場所において、水上にあっては国土交通省令で定める場所において離陸し、または着陸してはなりません。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合はこの限りではありません。

info 航空法79条

Q 18 日本が航空交通業務を実施する空域はどこですか？

□□□

A 18 福岡FIRの空域です。

info Flight Information Region 日本はASIA地域。2002年に東京・那覇FIRより福岡FIRに変更。

Q 19 航空交通管制圏内を有視界飛行方式で飛行をする場合はどうしなければいけませんか？

□□□

A 19 管制機関に連絡し、その指示に従うことが要求されます。

info TCA(ターミナル・コントロール・エリア)として公示されている空域を飛行する場合においても、管制機関に連絡してTCAアドバイザリー業務を受けることが望ましい。

Q 20 TCAをVFR機が飛行することはできますか？

□□□

A 20 VFRの航空機はTCAとコンタクトしてレーダーで識別され、トラフィックの情報をもらって飛行することができます。

info TCA内でレーダー識別されたVFR機に対しては (1)レーダー交通情報の提供 (2)当該機の要求に基づくレーダー誘導 (3)当該機の位置情報の提供 (4)進入順位および待機の助言 が行われる。

METAR RJTT 072130Z 30002KT 4300 BR NSC 12/09 Q1020 RMK A3015=

Q 21 訓練空域を無断で通過することは航空法上どんな問題がありますか？

□□□

A 21 航空法上は問題も罰則もありませんが、安全上の観点から通信設定をしてからの通過が強く推奨されています。

info

Q 22 飛行禁止区域と飛行制限空域の違いは何ですか？

□□□

A 22 飛行制限空域は、その上空の飛行を一定の条件の下に禁止されています。飛行禁止区域は、その上空の飛行は全面的に禁止になっています。

info 施行規則174条 (1)空域制限…自衛隊、米軍の演習場、対空射撃、対戦訓練空域（AIPにより告示）飛行を禁止，制限 (2)原子力施設上空の飛行規制…極力上空の飛行を避ける。（AIPにより告示）

Q 23 洋上管制区とはどんな空間ですか？

□□□

A 23 日本が航空交通業務を担当する東京および那覇飛行情報区の洋上区域であって、QNH適用区域境界線の外側にあり、原則として海面から1700m(5500ft)以上の空間をいいます。

info 洋上管制区：OCA（Oceanic Control Area）

Q 24 特別管制空域(PCA)に入ってはいけないのですか？

□□□

A 24 いけません。管制から特に指定された場合を除き、VFRによる飛行を行うことは出来ません。

info PCA：Positive Control Area IFRで進入する航空機のためのもの。

Q 25 航空交通管制区とはなんですか？

□□□

A 25 航空交通管制区とは、地表面又は水面から二百メートルの高さ以上の高さの空域であって、航空交通の安全のために国土交通大臣が告示で指定するものをいいます。

info

METAR RJTY 220856Z 17019G25KT 9999 -SHRA FEW010 SCT025 OVC050 15/13 A2952 RMK A02 PK WND 17028/0839 UPB0840E0841RAB0824DZB0830E0842 SLP998 P0000 60000 T01540135 55010 $

Q 26 航空交通管制圏とはなんですか？

□□□

A 26 「航空交通管制圏」とは、国土交通大臣が告示で指定する飛行場及びその付近の上空の空域であって、飛行場及びその上空における航空交通の安全のために国土交通大臣が告示で指定するものをいいます。

info 管制圏では次に挙げる飛行以外行ってはならない。 (1)当該航空交通管制圏に係る空港等からの離陸及びこれに引き続く飛行（当該航空交通管制圏外に出た後再び当該航空交通管制圏において行う飛行を除く。） (2)当該航空交通管制圏に係る空港等への着陸及びその着陸のための飛行

Q 27 航空交通管制圏の空間について説明してください。

□□□

A 27 飛行場の標点から半径9キロメートルの円で囲まれる区域の上空で、地表面から告示で指定された高度(MSL:平均海面高度)までの空間で、民間の飛行場にあってはこの上限高度は3000フィートが標準です。

info 自衛隊の飛行場は6000フィートが上限。管制圏は離着陸する航空機の安全のために指定された空域なので、管制圏内を通過する航空機でも管制機関の許可を得なければなりません。

Q 28 航空交通管制区等における航行を行うための装置について説明してください。

□□□

A 28 トランスポンダー、VHFを積んでいない航空機は管制区、管制圏内を航行してはいけませんが、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りではありません。

info 法60・61条

Q 29 航空交通管制区および管制圏において航空機が行ってはならない飛行には何がありますか？

□□□

A 29 (1)操縦技能証明を受けていない者が操縦の練習を行うこと (2)操縦技能証明を受けている者が限定された範囲外の航空機の操縦の練習を行うこと (3)航空機の姿勢を頻繁に変更する飛行（曲技、失速等）

info

Q 30 航空交通管制の目的とは何ですか？

□□□ ●

A 30 航空機の運航と安全性と効率性を確保するため次の目的をもって実施されます。(1)航空機相互間の衝突を防止すること (2)走行区域にある航空機と障害物との衝突を防止すること (3)航空交通の秩序正しい流れを促進し維持すること (4)安全かつ効率的な飛行のために有用な情報と助言を与えること (6)遭難救助を必要とする航空機に関して適当な機関に通報するとともに、要請に応じて当該機関を支援すること

info

Q 31 航空交通業務の種類にはどのようなものがありますか？

□□□

A 31 航空交通管制業務、飛行情報業務、警急業務

info 飛行情報業務は気象情報や航法援助施設の運用状況、交通情報などを航空機に提供するもの。

Q 32 航空交通管制業務にはどのようなものがありますか？

□□□

A 32 航空路管制業務、飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナルレーダー管制業務、着陸誘導管制業務

info ATC（Air Traffic Control） ⑴管制区管制圏内の計器飛行方式による飛行 ⑵特別管制区内の有視界飛行方式による飛行 ⑶管制圏内における特別有視界飛行による飛行 ⑷航空交通管制業務が実施されている管制圏内の有視界飛行方式による飛行 航空交通管制業務が実施されている飛行場走行区域を航行する航空機および地上交通

Q 33 警急業務とは何ですか？

□□□

A 33 航空機が航行中に緊急状態、遭難状態となった場合あるいは不法行為を受けた場合、またはそのように思われる場合に、航空交通業務を行う機関が実施するものです。

info

Q 34 警急業務はどのように行われますか？

□□□ ●

A 34 通常航空交通管制センター(航空交通管制部ACC)はエンルートにおける情報収集を担当し、飛行場またはその周辺についてはタワーもしくはレディオが担当してそれぞれ遭難調整本部(Rescue Coordination Center)との連絡にあたります。日本の救難調整本部(RCC)は羽田の東京空港事務所内に所在し警察庁、海上保安庁、防衛省、消防庁との共同体制により遭難救助活動を行います。また自衛隊および米軍はそれぞれ独自のRCCを組織し遭難救難活動を行いますが、それぞれのRCC間の連絡も行われます。

info

Q 35 航空路管制業務とは何ですか？

□□□

A 35 計器飛行方式(IFR)により飛行する航空機および特別管制空域を飛行する航空機に対する管制業務であって、他の航空交通管制業務を除くものをいいます。

info 航空路管制業務の中で、適正な航空交通流を維持するために行うものを航空交通流管理管制業務という。

Q 36 飛行場管制業務とは何ですか？

□□□

A 36 航空交通管制業務が実施されている飛行場において離陸し、もしくは着陸する航空機、当該飛行場の業務に従事するものに対する管制業務であって、進入管制業務、ターミナルレーダー管制業務、着陸誘導管制業務を除くものをいいます。

info

Q 37 進入管制業務とは何ですか？

□□□ ●

A 37 IFRで飛行する航空機および特別管制空域を飛行する航空機で、離陸後の上昇飛行もしくは着陸のための降下飛行を行うもの、またそれらの航空機と交錯し、もしくは接近してIFR方式により飛行する航空機に対する管制業務で、ターミナルレーダー管制業務、着陸誘導管制業務を除くものをいいます。

info

Q 38 VFR機での航空管制の通信要領について説明してください。

□□□

A 38 管制圏内および特別管制圏内を飛行中管制機関との通信を保ち、指定された周波数を聴取しなければなりません。また、航空通信業務に携わるためには、電波法上航空無線通信士あるいは航空特殊無線義士以上の無線従事者の国家資格が必要です。

info

Q 39 航空保安施設には何がありますか？

□□□

A 39 航空保安施設・航空燈火・昼間障害標識があります。

info 「航空保安施設」とは、電波、燈火、色彩又は形象により航空機の航行を援助するための施設で国土交通省令で定めるものをいう。昼間障害標識は危険場所を知らせるための赤白の市松模様。

Q 40 航空燈火には何がありますか？

□□□

A 40 航空灯台・飛行場灯火(・飛行場灯台)・航空障害灯

info 航空障害灯：60m以上の高さの物件につけられている灯火

Q 41 航空機には通常、灯火が付いていますが、なぜこのグライダー（ASK-21）には付いていないのですか？

□□□

A 41 夜間に空中または地上を航行することが無いからです。

info 法第64条、規則第154条

Q 42 最低安全高度について説明してください。

□□□ ●

A 42 有視界飛行方式により飛行する航空機にあっては、飛行中動力装置のみが停止した場合に、地上または水面の人または物件に危険を及ぼす事なく着陸できる高度および、⑴人または家屋の密集地の上空では半径600m以内の最も高い物件から300m以上の高度 ⑵人または家屋がない地域または広い水面上にあっては、地上または水面上の物件から150mの距離を保つことのできる高度 ⑶それ以外の所では、地上または水面から150m以上の高度 の中から高度のいずれか高いものです。

info 霧が峰で滑空訓練をする場合における最低安全高度は、⑵が適用される。山岳滑翔の場合等については、山肌および山肌上の物件等からの距離を最低安全高度とみなして考える。

Q 43 最低扇形別高度について説明してください。

□□□

A 43 進入方式に利用する無線標識から半径25マイルの範囲内にある障害物に対し少なくとも平野部では1000フィート、山岳部では2000フィートの間隔が得られる高度です。

info MSA：Minimum Sector Altitude 最低安全高度の一種

METAR RJTT 040600Z 16009KT FEW030 BKN060 BKN/// 22/15 Q1004 RMK 1CU030 6SC060 A2967 MOD TURB FL180 OVER OSHIMA BY B737 AT 0543 AND BTN 19000 AND 15000FT 10NM E OSHIMA BY B777 AT 0558=

Q 44 曲技飛行を行う場合について説明してください。

□□□ ●

A 44 航空機は以下の空域で、曲技飛行、試験飛行または著しい高速飛行を行ってはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。⑴人または家屋の密集している地域の上空 ⑵航空航空管制区 ⑶航空交通管制圏 滑空機においては、当該滑空機を中心として半径300m以内の最も高い障害物の上端から300m以上の高度であり、以下の飛行視程を満たすこと ⑴高度3000m以上の空域においては8000m以上 ⑵高度3000m未満の空域においては5000m以上

info 曲技飛行とは、宙返り、横転、反転、背面、きりもみ、ヒップストール等の航空機の姿勢の急激な変化、航空機の異常な姿勢または航空機の速度の異常な変化をと伴う一連の飛行とする。 曲技飛行を行う場合は、落下傘(60日毎に点検)を準備しなければならない。 航空機が曲技飛行を行おうとするときは、当該航空機の操縦を行っている者(教官が同乗しているときは教官)は、予め当該飛行により付近にある他の航空機の航行の安全に、影響を及ぼす恐れがないことを確認しなければならない。

Q 45 巡航高度について説明してください。

□□□ ●

A 45 航空機が900m以上の高度、または計器飛行方式で飛行する場合は300m以上の高度で巡航する場合の高度は次の通りです。VFRで29000ft未満の場合、磁方位が0°以上180°未満なら1000ftの奇数倍に500ftを加えた高度。180°以上360°未満なら1000ftの偶数倍に500ftを加えた高度。IFRで29000ft未満の場合、磁方位が0°以上180°未満なら1000ftの奇数倍の高度。180°以上360°未満なら1000ftの偶数倍の高度。VFRで29000ft以上の場合、磁方位が0°以上180°未満なら30000ftに4000ftの倍数を加えた高度。180°以上360°未満なら32000ftに4000ftを加えた高度。IFRで29000ft以上の場合、磁方位が0°以上180°未満なら29000ftにの4000ftの倍数を加えた高度。180°以上360°未満なら31000ftに4000ftの倍数を加えた高度になります。

info 巡航高度は以下の通り。

□29000ft以下

0°-179° VFR=1000の奇数倍+500ft IFR=1000の奇数倍

180°-359° VFR=1000の偶数倍+500ft IFR=1000の偶数倍

□29000ft以上

0°-179° VFR=4000の倍数+30000ft IFR=4000の倍数+29000ft

180°-359° VFR=4000の倍数+32000ft IFR=4000の倍数+31000ft

METAR RJTE 030700Z 18010KT 150V210 9999 FEW020 SCT120 OVC170 22/16 Q1005 RMK 1CU020 3AC120 8AS170 A2970=

Q 46 巡航速度とは何ですか？

□□□

A 46 航空機や船舶などが燃料の消費効率が最も良い状態で移動する速度のことです。

info

Q 47 進路権の優先順位について説明してください。

□□□

A 47 航空機相互間の進路権の優先順位は⑴滑空機 ⑵物件を曳航している飛行機 ⑶飛行船 ⑷飛行機・回転翼航空機及び動力で推進している滑空機 です。

info グライダーは進路権の優先順位が高いが、これは自分勝手に飛んでいいという意味ではない。優先順位が成り立つためには互いに視認している必要がある。

Q 48 同高度で正面またはこれに近い角度でグライダーが接近してきました。どうしなければなりませんか？

□□□

A 48 互いに右に進路を変えなければなりません。

info 進路権補足：飛行中同順位の航空機相互間にあっては、他の航空機を右側に見る航空機が進路を譲らなくてならない。追い越しは常に右側を通る。 進路権を有する航空機は、その進路及び速度を維持する。

Q 49 最終進入中に同高度で右前方からグライダーが来ました。どちらに優先権がありますか？

□□□

A 49 こちらに優先権があります。

info 着陸のため最終進入の経路にある航空機および着陸操作を行っている航空機は、飛行中の航空機、地上または水上において運行中の航空機に対して進路権を有する。

Q 50 高高度と低高度より、グライダー2機が最終進入中です。どちらに優先権がありますか？

□□□

A 50 低高度のグライダーに優先権があります。

info 着陸のために飛行場に進入している航空機相互間にあっては、低い高度にある航空機が進路を有する。ただし、最終進入の経路にある航空機の前方に割り込み、またはこれを追い越してはならない。

METAR RJTY 161955Z AUTO 34012KT 9999 CLR 00/M12 A3005 RMK A02 PRESRR SLP183 T00001120 $

Q 51 航空機に備え付けなければならない書類には、どのようなものがありますか？

□□□

A 51 航空機登録証明書、耐空検査書、航空日誌、運用限界等指定書及び飛行規程

info

Q 52 このグライダー(ASK－21)には書類が乗っていませんが？

□□□

A 52 規則第143条により、滑空機には書類を乗せなくてもよいことになっています。

info

Q 53 航空機登録証明書とは何ですか？

□□□

A 53 当該機が航空機登録原簿に登録されている航空機であることを証明する書類です。

info

Q 54 新規登録後に行われる打刻はどこに、誰が打ちますか？

□□□

A 54 航空機のかまち(框、フレーム)に、国土交通大臣が検査官や整備士に命じて打刻します。

info 法第8条3、規則第11条

Q 55 国籍および登録記号は、飛行機または滑空機の場合どこに表示しますか？

□□□

A 55 主翼面と尾翼面または主翼面と胴体面

info

METAR RJTY 192355Z 01009KT 4800 -RA BR SCT002 BKN005 OVC008 01/00 A2971 RMK A02A PRESFR SLP066 P0010 60036 70051 T00070002 10011 20006 400950006 58066 $

Q 56 新規登録で申請する事項は何ですか？

□□□

A 56 (1)航空機の型式 (2)航空機の製造者 (3)航空機の番号(注:製造番号) (4)航空機の定置場 (5)所有者の氏名または名称または住所 (6)登録の年月日

info

Q 57 外国の国籍を有する航空機は、さらに日本の国籍を取得することができますか？

□□□

A 57 国籍の二重取得できません。ただし、変更することは出来ます。

info

Q 58 なぜ登録しなければならないのですか？

□□□

A 58 航空機を航空の用に供しようとすれば耐空証明を取得しなければならず、耐空証明を取得するためには日本の国籍を持っていなければなりません。航空機は登録を受けた時に日本の国籍を取得するとなっていますので、航空の用に供するためには登録が必要です。

info

Q 59 登録には、どのような種類がありますか？

□□□

A 59 新規登録、変更登録、移転登録、まっ消登録

info

Q 60 変更登録と移転登録の違いは？

□□□

A 60 変更登録は航空機の定置場または所有者の氏名または名称および住所に変更があった場合。移転登録は所有者の変更があった場合。

info どちらも15日以内の申請。外国籍の航空機は二重国籍の禁止のため、移転登録を行うことは出来ない。

METAR RJTY 170802Z AUTO 05005KT 9999 FEW06 OVC018 11/10 A3000 RMK A02 CIG 005 RWY18 SLP161 $

Q 61 まっ消登録を行う場合とは？

□□□

A 61 (1)登録航空機が滅失し、または解体(整備、改造、輸送または保管のためにする解体を除く) (2)登録航空機の存否が2ヶ月以上不明になったとき (3)登録航空機が、航空法第4条の規定により登録することができないものとなったとき

info 申請は事由のあった日から15日以内

Q 62 登録を行うと何が発生しますか？

□□□

A 62 所有権変動に関する第三者対抗要件の登録、および本邦内で運航するために不可欠な耐空証明の受験資格が発生しました。また、航空機内での犯罪があった場合はその裁判権が発生します。

info 登録を受けることによって所有権の得喪および変更が可能になり、第三者に対抗することができる。

Q 63 耐空証明書とは何ですか？また、有効期間は？

□□□

A 63 耐空証明書とは、耐空審査員（国土交通大臣）が当該航空機の強度、構造及び性能が国土交通省令で定める安全性を確保するための技術上の基準に適合していると認める証明書で、有効期間は一年間です。

info 航空運送事業の用に供する航空機については、国土交通大臣が定める期間。

Q 64 耐空証明が有効であるべき条件を説明してください。

□□□

A 64 航空機は、有効な耐空証明を受けているものでなければ、航空の用に供してはなりません。但し、試験飛行等を行うため国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りではありません。

info 航空機は、その受けている耐空証明において指定された航空機の用途又は運用限界の範囲内でなければ、航空の用に供してはならない。 滑空機のうち、初級滑空機は耐空証明が必要ない（規則12条）

Q 65 滑空機の耐空証明は、誰が行いますか？

□□□

A 65 耐空審査員が行います。

info

METAR RJTT 161142Z 35020G33KT 9999 FEW015 SCT060 BKN080 06/M06 Q1010 RMK 1CU015 3SC060 6AC080 A2985 MOD TURB 13000FT 7NM W HANEDA BY B737 AT 1137=

Q 66 耐空証明は、何を指定して行うか？

□□□

A 66 その用途とともに運用限界を指定して行います。

info

Q 67 耐空証明の安全性基準とは何ですか？

□□□

A 67 強度、構造、および性能です。

info

Q 68 耐空証明の申請に必要な添付書類とは何ですか？

□□□ ●

A 68 ⑴飛行規程 ⑵製造国の政府機関で発行した当該航空機の耐空性、騒音又は発動機の排出物について証明する書類 ⑶航空の用に供した航空機については、整備又は改造に関する技術的記録並びに総飛行時間及び前回分解検査後の飛行時間を記載した書類 ⑷航空機の重量及び重心位置の算出に必要な事項を記載した書類 ⑸前各号に掲げるもののほか、参考事項を記載した書類

info Ⅱ-b

Q 69 耐空証明の起算日について説明してください。

□□□ ●

A 69 原則として耐空証明書の交付日ですが、更新検査の場合で、現に有している耐空証明の有効期間が満了する1ヶ月前から満了日までの間に新しい耐空証明書の交付を受けた場合、新しい耐空証明の有効期間は、それまで有していた耐空証明の有効期間満了日の翌日から起算されます。

info 自動車の車検と同じ。

Q 70 耐空証明の効力が停止する場合とはどんな場合ですか？

□□□

A 70 ⑴第10条第4項の基準(安全性基準、騒音基準、発動機排出物基準)に適合していないとき ⑵耐空証明の有効期間を経過する前に第10条第4項の基準に適合しなくなるおそれがある ⑶その他航空機の安全性が確保されない

info 措置:停止または有効期間の短縮、指定した航空機の用途および限界事項の変更

Q 71 耐空証明の効力が失効するときはどんな場合ですか？

□□□

A 71 抹消登録があった場合、騒音基準に適合しなくなった場合

info ⑴登録航空機、当該航空機の抹消登録があった場合 ⑵第10条第4項第2号に規定する航空機、当該航空機が航空の用に供してはならない航空機として騒音の大きさその他の事情を考慮して国土交通省令で定めるものに該当することとなった場合

Q 72 耐空証明書を返納すべき事由とは？

□□□

A 72 ⑴有効期間が経過した耐空証明書 ⑵耐空証明書の有効期間が経過する前に新たな耐空証明の交付を受けた場合における旧耐空証明書 ⑶耐空証明が効力を失った場合における耐空証明書

info

Q 73 耐空証明と型式証明の違いは？

□□□

A 73 耐空証明は個々の航空機ごとにその耐空性、耐環境性基準への適合性を証明する行為であり、型式証明は航空機の型式ごとにその設計が基準に適合していることを証明です。

info

Q 74 耐空性審査要領とは何ですか？

□□□

A 74 米国連邦航空規則(FAR)の耐空性基準に準拠している、具体的検査方法や数値基準を含んだ、附属書第1の基準となるものです。

info FAR:Federal Aviation Regulation

Q 75 耐空性審査要領は耐空証明の基準ですか？

□□□

A 75 違います。耐空証明検査の基準のうちの、安全性基準(＝附属書第1)の基準になるものが、耐空性審査要領です。

info 実際の検査は耐空性審査要領に従って行われる。

METAR RJTY 030655Z AUTO 17013KT 9999 CLR 22/17 A2974 RMK A02 SLP067 T02190175 $

Q 76 あなたの使用する航空機に必要な整備は？

□□□

A 76 整備規定により規定されている時間点検（50時間点検、100時間点検）と耐空検査です。

info

Q 77 耐空検査以外であなたの航空機の使用を時間で制限するものは何ですか？

□□□

A 77 国土交通省により承認された整備規定により規定されている時間点検です。

info

Q 78 国土交通大臣の修理改造検査を受ける必要のないものは？

□□□

A 78 小修理、小改造

info 大修理、大改造は修理改造検査が必要

Q 79 航空日誌とは何ですか？

□□□

A 79 航空日誌とは、搭載を義務付けられている書類の一つで、当該機の飛行経歴と整備に関する経歴を記載された書類です。その他耐空性改善通報（TCD）、サービス・ブリテン（SB）なども記載されています。

info

Q 80 滑空機用の航空日誌には何の項目がありますか？

□□□ ●

A 80 ⑴滑空機の国籍、登録記号、登録番号および登録年月日 ⑵滑空機の型式および型式証明書番号 ⑶耐空類別および耐空証明書番号 ⑷滑空機の製造者、製造番号及び製造年月日 ⑸飛行に関する次の記録 飛行年月日、乗組員氏名、飛行目的、飛行の区間または場所、飛行の時間または回数、滑空機の飛行の安全に影響のある事項、機長の署名 ⑹修理、改造または整備の実施に関する次の記録 実施の年月日及び場所、実施の理由、箇所および鋼管部品名、確認年月日および確認を行ったものの署名または記名押印

info 動力滑空機の場合はプロペラの航空日誌も必要。

Q 81 航空日誌の様式は指定されたものでなければなりませんか？

□□□

A 81 いいえ。記載事項を満足すれば、大きさ、配列等は航空機の使用者が自由に決めていい事になっています。

info

Q 82 サーキュラーとは何ですか？

□□□

A 82 航空局技術部航空機安全課より航空機の整備業務に関連する技術的な周知事項、同課の航空機検査に対する一般方針等の徹底をはかるために、航空機使用者、航空機及び関連部品の製造業者、修理業者及び輸入業者に発行するものです。

info

Q 83 TCDとは何ですか？

□□□ ●

A 83 サーキュラーの一部で、耐空性改善通報ともいい、航空機または装備品について、その安全性及び環境適合性確保に重大な影響のある欠陥が判明し、それがほかの同型式の航空機または装備品にも発生するおそれのある場合に、航空局は各使用者にその欠陥についての検査、整備、改造等の指示を行い、航空機の安全な運行の維持をはかるためのものです。

info Ministry of Transport Civil Aviation Bureau Directiveの略

Q 84 耐空性改善「通報」ということは従わなくても良いのですか？

□□□

A 84 いけません。通報というやわらかい表現ではありますが、内容は指令的なものです。

info 従わない場合は法第134条第2項による立ち入り検査を受け、安全性が維持できないと判断された場合には、耐空証明の効力が停止されたり、有効期間の短縮または航空機の用途(耐空類別)、運用限界の変更を命令されることがあります。

Q 85 SB・SLとは何ですか？

□□□

A 85 SBはそれぞれの商品の商品の欠陥を改善する策を使用者に通達するもので、SLは不具合以外の事項をメーカーから使用者に通達するものです。

info SB：Service Bulletin (サービス・ブリテン) SL：Service Letter (サービス・レター)

Q 86 TCDとSBやSLの違いは何ですか？

□□□

A 86 TCDは発行元が国土交通省航空局であり、法的拘束力がありますが、SBやSLの発行元は機体や装備品の製造メーカーであり、法的拘束力はありません。

info 耐空性に著しく影響のあるものは、SBからTCDへと格上げされる。

Q 87 MODとは何ですか？

□□□

A 87 TCDやSBに基づいた改修作業のことをいいます。

info Modification(改修)のこと。TCD・SB・SLは文書なのに対し、MODは作業を示す。

Q 88 航空機に装備すべき装置について説明してください。

□□□ ●

A 88 国土交通省令で定める航空機には、国土交通省令で定めるところにより航空機の姿勢、高度、位置又は針路を測定するための装置、無線電話その他の航空機の航行の安全を確保するために必要な装置を装備しなければ、これを航空の用に供してはなりません。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りではありません。

info

Q 89 滑空機には誰が作った装備品でも搭載できますか？

□□□

A 89 第二十条第一項第五号の能力について同項の認定を受けた者が、当該認定に係る修理又は改造をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項第一号の基準に適合することを確認した装備品です。

info

Q 90 救急用具の点検期間を説明してください。

□□□

A 90 落下傘、非常信号灯、携帯灯、防水携帯灯、救急箱は60 日。救命胴衣、救命ボート、非常食糧は180日。航空機用救命無線機は12ヶ月です。

info

METAR RJTS 030700Z 11004KT 4500 -RA BR SCT015 BKN035 BKN070 20/14 Q1006 RMK 3SC015 5SC035 7AC070 A2972=

Q 91 運用限界等指定書とは何ですか？

□□□

A 91 耐空証明の際に指定される用途と運用限界が記載された書類です。

info

Q 92 用途とは、また運用限界とは何ですか？

□□□

A 92 用途は一般的には使い方ですが、航空機の場合は耐空類別を明らかにするようになっています。受験機の用途は滑空機第二種(Ⅱ)、運用限界は飛行規程第2章及び第3章です。

info 第2種(Ⅱ):最大離陸重量750kg以下の滑空機であって、滑空機第3種Ⅲが適する飛行、急旋回、宙返り、失速反転等の曲技飛行及び飛行機曳航に適するもの 第3種(Ⅲ):最大離陸重量750kg以下の滑空機であって、普通の飛行及びゴム索射出またはウインチ曳航(自動車による曳航を含む)に適するもの。

Q 93 飛行規程とはどのようなものですか？

□□□ ●

A 93 飛行規程とは、簡単に言えば取扱説明書のようなもので、耐空証明を申請する際に添付すべき書類の一つです。内容は、航空法で定められています。また、耐空証明を行う際に、第二章航空機の限界事項、第三章非常の場合にとらなければならない各種装置の操作その他の処置が運用限界に指定されるので法的拘束力が生じます。

info 飛行規程は製造者が作成し、使用者に提出するものであるが、輸入機の場合は製造者が提供するマニュアルを基に申請者が必要な事項を記載したものを準備する

Q 94 無線局免許状に無期限と書いてあるので、検査を受ける必要はありませんね？

□□□

A 94 検査は必要です。電波法施行規則によって、航空機局は「無線検査を受けなくてもよい無線局」に指定されていないため、定期検査が必要になります。

info 1年毎のTABチェックの受験が必要。

Q 95 何を見れば、この無線が試験に合格していることや、現在は次回検査までの有効期間内だということを確認できますか？

□□□

A 95 無線検査簿および検査結果通知書を見れば分かります。

info

Q 96 運行管理とは何ですか？

□□□

A 96 出発、又はその飛行を計画することです。

info

Q 97 飛行計画(フライトプラン)はなぜ必要ですか？

□□□

A 97 不測の事態があった場合に捜索の計画及び実施をするための最重要手掛かりになるため。

info

Q 98 フライトプランの提出の時期は？

□□□

A 98 VFR機に関しては明確な時間は定められていないが、飛行前、出来るだけ速やかにファイルする。

info

Q 99 フライトプランはどうやってファイルされますか？

□□□

A 99 いずれかの航空事務所または出張所の航空管制情報官に、所定の内容を口頭または文書で通報することによってファイルされます。

info

Q 100 なぜ、普段の訓練ではフライトプランを提出しなくてもよいのですか？

□□□

A 100 航空機が飛行場または場外離着陸場を離陸し、同所を中心として半径9km以内の範囲を飛行し、かつ、当該範囲内の飛行場または場外離着陸場に着陸する場合、フライトプランの提出の必要はないためです。

info フライトプランは出発地点を管轄する空港事務所に提出する。

METAR RJTK 030500Z 20016KT 9999 FEW020 SCT040 BKN150 23/18 Q1007 RMK 2CU020 3SC040 7AC150 A2974 MAX WIND 23KT=

Q 101 航空従事者技能証明にかかわる実地試験、フライトプランの18項にはどの様に記入するか？

□□□

A 101 試験飛行のPT（航空法にかかわる試験の場合はPT）、補足事項としてCAB CHECKと記入する

info

Q 102 フライトプランで定めた飛行計画が終了した場合、何をしなければなりませんか？

□□□

A 102 機長は、飛行計画で定めた飛行を終えたときは遅滞なく国土交通大臣にその旨を通知しなければなりません。

info 空港事務所または出張所が設置されていない空港や、場外離着陸場、設置されていても運用時間外の飛行場に着陸した場合はファイルは自動的にクローズされない。到着予定時刻を30分過ぎてもフライトプランクローズの連絡がない時は電話による第一次捜索が行われる。

Q 103 予定到着時間より遅延する場合はどうしますか？

□□□

A 103 最寄りの管制機関あるいはAEISセンターに通報する。

info 各管制機関、管制情報機関およびAEISセンターは、航空機が困難な状況下にある場合、予定到着時間より遅れている場合や、行方不明等の情報を入手した場合はSAR組織に警報を送出する。効果的な捜索救助活動が行われるためには正確なフライトプランがファイルされていなければならない。

Q 104 緊急状態の段階について説明してください。

□□□ ●

A 104 不確実の段階：位置通報または運航状態の通報が予定時刻から30分過ぎてもない場合、航空機がその予定時刻から30分過ぎても目的地に到着しない場合　警戒の段階：第一弾通信捜索開始後30分を経ても当該航空機の情報が明らかでない場合　遭難の段階：拡大通信捜索開始後1時間を経ても当該航空機の情報が明らかでない場合

info 不確実の段階で第一弾通信捜索が行われ、警戒の段階で拡大通信捜索が行われる。警戒の段階になると自衛隊のヘリが出動する。

Q 105 AEISとは何ですか？

□□□

A 105 航行中の航空機に対し、飛行の安全に必要な情報の提供、収集および伝達を行う機関です。

info Aeronautical Enroute Information Service　日本国内におけるSIGMET、AIRMAD、METAR、SPECI、飛行場予報、高層気象、レーダーエコーなどの気象情報を入手することができる。各地に設置された通信リモートサイトを通じてVHFにより航行中の航空機に対して飛行の安全に必要な情報の提供、収集および伝達を行っているもの。

Q 106 機長の義務について説明してください。

□□□

A 106 機長の義務は、大きく分けて (1)操縦者の見張り義務 (2)出発前の確認 (3)機長の報告の義務 (4)危難の回避　の4つがあります。

info (1)法71条2 (2)法73条2、規則164条16 (3)法76条 (4)法75条)

Q 107 操縦者の見張りの義務とは何ですか？

□□□

A 107 機長は当該航空機外の物件を視認できない気象条件下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないように、見張りをしなければなりません。

info

Q 108 衝突コースに付いて説明してください。

□□□

A 108 互いに進路が交差する2機が相対方位角を一定に保ったまま飛行する場合が衝突コースです。一定の視野角を保ったままなので見かけ上動いていない状態となり、見つけにくく、発見が遅れるなどの危険性を含んでいます。

info

Q 109 機長による出発前の確認事項とは何ですか？

□□□

A 109 (1)当該航空機およびこれに装備すべきものの整備状況 (2)離陸重量、着陸重量、重心位置および重量分布 (3)法第99条の規定により運輸大臣が提供する情報(航空情報) (4)当該航行に必要な気象情報 (5)燃料および滑油の登載量およびその品質 (6)積載物の安全性

info

Q 110 整備士によって点検された機体でも、機長による出発前の確認は必要ですか？

□□□

A 110 必要です。機長は国土交通省令で定めるところにより、航空機が航行に支障がないこと、その他運航に必要な準備が整っていることを確認した後でなければ、航空機を出発させてはなりません。

info 法第73条の2

METAR RJTF 030700Z 18010KT 150V210 9999 FEW020 OVC170 22/16 Q1005 RMK 1CU020 3AC120 8AS170 A2970=

Q 111 機長の報告の義務について説明してください。

□□□

A 111 (1)事故に関する報告 (2)異常事態の報告(法76条2項) (3)異常接近の報告(法76条の2)です。

info 航行中に (1)航空機の墜落、衝突又は火災 (2)航空機による人の死傷又は物件の損壊 (3)航空機内にあるものの死亡(国土交通省令で定めるものを除く)又は行方不明 (4)他の航空機との接触 (5)その他国土交通省令で定める航空機に関する事故 があった場合、機長は国土交通大臣にその旨を連絡しなければなりません。ただし、機長が報告できない場合は、この航空機の使用者が報告しなければなりません。(報告は国土交通大臣から職権を委任された、最寄りの空港事務所長または空港出張所長に対して行う) 異常接近に対する距離的な定義はない。

Q 112 異常事態とはどのような場合ですか？

□□□

A 112 (1)飛行場及び航空保安施設の機能の障害 (2)気流の擾乱その他異常な気象状態 (3)火山の爆発その他の地象または水晶の激しい変化 (4)前各号に揚げるもののほか航空機の航行の安全に障害となる事態

info

Q 113 異常接近報告の要領は？

□□□

A 113 所定の様式により国土交通大臣に報告する。その様式はAIPに様式が記されている。

info

Q 114 危険の回避とは何ですか？

□□□

A 114 機長は航空機の航行中、その航空機に急迫した危難が生じた場合には、旅客の救助及び地上または水上の人または物件に対する危難の防止に必要な手段を尽くさなければなりません。

info

METAR RJTT 072130Z 30002KT 4300 BR NSC 12/09 Q1020 RMK A3015=